

海口动车牵引变电所

海口火车站西数公里长满杂草的郊外，一座座高大的铁塔和电线杆地里，电力是连接电网。这个地方与外界的联系是门前的那条泥泞土路，到最近的菜市场，骑电动车要1个多小时。

这个几乎与世隔绝的地方是中铁电化运营公司海南维管段海口牵引变电所。所里常年有4名工作人员驻守，保障着动车电力供应。他们一日又一日保障乘客顺利回家，可他们自己想回一趟家却不容易，甚至连与妻子见上一面也是件难事。

今年33岁的贺欣是变电所所长，也是一名4岁男孩的父亲。2010年，海南东环高铁开通后，他从河南来到这里工作，至今已近7个年头。

“我们的工作是保障动车供电，需要24小时值班，最忙的时候一般在凌晨，也就是列车停运后。”贺欣介绍说。

因为工作的特殊性，他们需要吃住在变电所内。平常只有采购生活物资时，才会去一趟距离最近的长流镇。由于变电所的位置大都在偏远郊外，员工与外界接触很少，生活单调，贺欣戏称他们是在“闭关修炼”。

除了要忍受单调的生活，变电所的员工还面对与家人的长期分居。贺欣介绍，他们采取的是大轮班制：连续工作2个月，可以休息20多天。

“我妻子也在变电所工作，不过她在河南，我在海南。”由于妻子也是做类似的工作，两人假期交错在一起的时间很少，“我们一年见面的时间可能不到一个月。”贺欣感慨地说。

这种与家人聚少离多的情况，不仅仅是在平常，在节假日也是如此。今年春节，贺欣是在变电所里过的，他已经连续两年没有回家过年了。“我们会在变电所贴春联，营造过节的气氛。”尽管如此，每当听到过年鞭炮声，贺欣也不免想家。

“为了乘客顺利回家，我们只能舍小家为大家。”贺欣认为，他们尽到了职责，也感到欣慰。

河南周口汽运人：

33个除夕夜的坚守

本报记者 王伟

1月27日，除夕夜7:40，在一片鞭炮声中，喝了一杯儿子敬的辞岁酒，孙安礼整理好制服，背好包，抱起正准备看春晚的小孙女亲了一口，便匆匆骑着电动车赶往单位——周口市汽车运输集团郸城公司。

今年53岁的孙安礼是周运集团郸城公司的党支部书记，1984年他来到这座刚刚竣工的车站，一干就是33个年头。今年也是他值守的第33个除夕夜。

车站安全一刻也不能放松。孙安礼清楚地记得，2009年春运期间，一群农民工把自配的2.5公斤“烟花药”裹在被卷里，打算到工地上过元宵节时燃放，在例检时被他查获。其中一位不以为然，鼓动同伴围攻工作人员，在劝阻中孙安礼还受了轻伤。后来，这个案例作为春运的反面教材年年提起，车站也始终把“三不进站”“六不出站”放在首位，警钟长鸣。

1991年春运期间，已经是车站团委书记、办公室主任的孙安礼，又第一个报名除夕夜值班。当万家灯火亮起、贺岁的鞭炮陆续响起的时候，孙安礼怀孕8个多月的妻子因早产被送进医院。接到从医院打来的电话，孙安礼流下了既歉疚又幸福的眼泪……

33年除夕夜，凝聚了孙安礼特殊的春运情结，更见证了交通人不懈的守望与担当。“同事们付出比我多得多，当看到旅客们平平安安出行的时候，我们有一种说不出的成就感和自豪感。”孙安礼说。

值守最后一个春运



在广西省南宁火车站公安值班室，戚殿泉通过车站监控系统查看实时治安情况。戚殿泉是南宁铁路公安处南宁火车站派出所的客运民警，1981年开始从事铁路民警工作。从警近36年来，戚殿泉几乎每年都在春运第一线守护南来北往旅客的平安。戚殿泉告诉记者：“眼看就要退休了，这是我在工作岗位上值守的最后一个春运，我会坚持站好这最后一班岗。”

新华社记者 陆波岸摄

贵阳北站客运值班员：

为旅客平安而奔跑

本报记者 吴秉泽

贵阳北站是西南地区重要的综合性交通枢纽，上下共3层，建筑面积22万平方米。

作为贵阳北站大值班员的冯建军，每天最重要的工作就是巡视，车站内的候车厅、站台、出站口、售票窗口，是其每天必到的地方。“哪里有问题，哪里有需要，我就得出现在哪里。”

组织旅客上车，冯建军需要在检票口反复提醒旅客确认车次，以免旅客因走错检票口误乘列车。

在站台，冯建军需从车头到车尾，逐节车厢确认旅客是否都平安地下车了。遇有行动不便的旅客，还要将其送至出站口或座位上。

因为要不停地说话，冯建军的嗓音经常处于沙哑状态：“口袋里随时都备有金嗓子喉宝”。

“确保每位旅客安全准时上车，是我们客运人员的责任，丝毫马虎不得。”冯建军一边擦着脸上的汗，一边对记者说。

随着开行列车的增加，发车间隔时间逐渐缩短，冯建军跑动的频率也大幅增加，经常忙得水都来不及喝。工作看似平常，但是一个班下来，就需行走3万余步，相当于每天要走20多公里。

经常不停地上下楼梯，曾让冯建军的膝关节严重积水，后经过物理治疗才有所好转。“去复查的时候，医生说因为长期上下楼，关节已经适应了。”冯建军自我调侃说。

“我们不会因为工作量增加就降低对工作的要求，为旅客提供安全、有序、温馨的服务，是我们持久不变的目标。”春节假期大半时间将在车站度过的冯建军说，只要能让旅客平安出行，即使再苦再累也值得。



上图 绕着各个机位行走三万多步、保障一万多多名旅客顺利安检、问候来访旅客上万次、盯着80多架次航班行李货物安全装卸……这些数据记录着长春龙嘉国际机场春运的繁忙场景以及机场地面工作人员的默默付出。

新华社记者 许畅摄

左图 在北京南开往天津的C2031次高铁列车上，津京车队的乘务员身着唐装，为旅客们送上“福”字、鸡年吉祥物及新春的祝福，让回家的旅途充满了浓浓的年味。

本报记者 翟天雪摄

西藏安多铁路干警：

守护天路的责任沉甸甸

本报记者 代玲

安多是青藏铁路入藏的第一个县城。从白雪皑皑的唐古拉山向南，直至措那湖114公里的铁路沿线，都是32岁的年轻铁路干警泽旺贡布和普布扎西工作的拉萨铁路公安处那曲火车站铁路派出所安多警务区的管辖范围。

安多火车站海拔4702米，是世界上海拔最高的有人值守车站，每天共有4趟列车在这里停靠。铁路警察的工作除了站区卡控、安检和实名验证外，还要维护站内治安。

“虽然这是个小站，但是每天仍有三四百人在这里上下车。”泽旺贡布介绍。对加上辅警才只有6

的话，动物穿越铁路非常危险。”泽旺贡布说。

恶劣的气候和高寒缺氧的环境，让很多人对这里望而生畏，但是泽旺贡布一待就是8年，而且，其中有一半以上的春节是在安多过的。

“怎么没离开？”他那张长期暴露在高原风烈日下的脸上虽然写满沧桑，却是一副轻松的笑容，“领导说想离开可以打报告，但是我们在这里都习惯了，就连这恶劣的气候都慢慢适应了，也就不那么想走了。再说，哪儿都是干工作。守护天路本来就是我们的责任”。朴实的泽旺贡布笑笑说。

14:30，送走今天所有列车后，泽旺贡布又匆匆带上洛桑去巡逻。每周安多警务区的干警都要沿着铁路沿线巡逻两三次，巡查的重点是有没有牛羊穿越铁路、有没有网围栏受损。为了确保春运安全，他们更会加大巡逻的频次。“防护栏坏了

9时25分，我接到售票导购员李倩倩的呼叫。赶到现场时，旅客马春丽含着泪拉着我说：“你好，刚刚……我在二楼机器上买的票忘拿了，马上就要开车了，怎么办？”看着她气喘吁吁的样子，我赶紧问：“请问您是在哪一台机器上购买的？”“我不记得了，走到了进站口才发现没有拿票只拿了找的零钱，我回去看时票已经不见了！”我思索了一下，大致确定马春丽说的是第四售票区，具体在哪台机器上买的票却无法确定。此时列车已经快要发车了，如果耽误下去，将会给旅客造成严重的损失。

我立即安排李倩倩赶往第四售票区，把能用现金购票的机器全都打开，查找收槽里是否有遗失物品，最后，终于在第五号机器中找到了马春丽的票。

当我们把票递到马春丽手上

赏民俗 过新年

金鸡报喜迎新春。春节期间，全国各地举行丰富多彩的传统民俗活动，欢度新春。人们纷纷走出家门，在各具特色的庆祝活动中，感受着节日的喜悦和美好生活带来的浓浓幸福感。



大年初二，云南昆明市翠湖公园少数民族市民载歌载舞庆祝春节。

本报记者 高兴贵摄



在北京地坛庙会上，极具特色的中国传统文化活动吸引了许多“老外”驻足。

本报记者 朱磊摄



1月29日，江苏省东台市唐洋镇群众在西溪宋城广场扭起秧歌，打起腰鼓，喜迎新春。

严海长摄(新华社发)

(上接第一版)

“很多孵化器亏损倒闭，有些是靠当‘二房东’，想坐地起价却租不出去；有些是找政府要补贴，可哪能年年有？邦胜靠的是服务企业成长，自己造血，永远脱离了靠租金、补贴生存的高风险模式。”余嵒说。

政府做“树干”，我们做“树叶”

两年前，东莞在全国首创新业态企业集群注册登记模式，邦胜成了首批“吃螃蟹”的公司。这项改革突破了企业需依托固定场所作为住所的桎梏，允许托管公司为多个企业提供地址托管和“一条龙”成长服务，从而解决了大批创客和新业态企业的办照难题。

“这让我们能接纳更多的创业企业，去年就新增了100多家。”余嵒告诉记者，东莞这两年新业态企业的井喷与这项改革有很大关系。目前，这座城市里已聚集了500多家托管公司，1万多家集群企业。

当前，东莞正在构建开放型经济新体制，一项项改革如火如荼地推进。余嵒认为，只有最大限度利用政策红利，撬动政府资源，才能让创业者们“走得更远，活得更好”。因此，从东莞的集群注册改革到全程电子化工商登记改革、“五证合一”改革……邦胜每一步都紧紧跟随城市改革的步伐。“政府做好树干，我们就做好树叶，协助政府监管好、服务好企业。”余嵒说。

近两年，邦胜还加强了与政府的直接合作。如与东莞食品名镇道滘镇开展战略合作，帮助该镇搞活新业态企业，并与该镇合作成立新兴的跨境电商进口食品协会、举办道滘美食节等，利用这些平台为企业拓展商机。

“截至目前，邦胜已服务了2000多家企业。2017年，一定会有更多创业者带着理想、带着激情来创业。”余嵒充满信心地说。

城市应与创新创业共呼吸

郑杨

采访感言

当创新创业成为一种风潮席卷全国，两极分化的现象随之出现：在大城市，众创空间野蛮生长，过度竞争；而中小城市想培育这

样的“造梦空间”，却常常请不来、留不住、做不长。

什么样的城市适合众创空间茁壮成长？众创空间自有标准。从一线城市转战二线城市的邦胜为何在东莞迈出第一步？几位合伙人告诉记者，当时是经过长达半年的调研，仔细比较了一些目标城市的创业活跃度相关数据才决定的。

邦胜提出与创业者“同呼吸共命运”，前提是城市也要与创业者、与众创空间共呼吸。一位合伙人回忆，初入东莞还没有集群注册政策，当地工商部门去邦胜检查，发现小小空间里挤满172家企业，觉得简直是“乱搞”。但工商局没有叫停，而抱着“法无禁止即可为”的态度，包容这个新事物的存在，并最终在全国率先推出了新业态企业集群注册改革。邦胜落地东莞三年多，不仅市政府有关部门人员多次前去走访、座谈，镇里和科研机构也纷纷前去“风求凰”。在这座城市，他们处处感到包容、接纳、支持和被需要。

一棵参天大树的成长需要各种养分，一个城市创新创业氛围的成熟也需要各项改革配套。邦胜的经历提醒每个城市：请在喊出创新创业口号前先问问自己，做好与创业者共呼吸的准备了吗？

火车票“历险记”

1月29日 晴

昆明南站值班站长 王文霞

站口才发现没有拿票只拿了找的零钱，我回去看时票已经不见了！

我思索了一下，大致确定马春丽说的是第四售票区，具体在哪台机器上买的票却无法确定。此时列车已经快要发车了，如果耽误下去，将会给旅客造成严重的损失。

我立即安排李倩倩赶往第四售票区，把能用现金购票的机器全都打开，查找收槽里是否有遗失物品，最后，终于在第五号机器中找到了马春丽的票。

当我们把票递到马春丽手上